



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**  
AVEC  
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT  
DES INTERVENTIONS

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG  
VAN DE TOESPRAKEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES  
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES  
PUBLIQUES

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

**lundi**

**26-04-2004**

**Après-midi**

**maandag**

**26-04-2004**

**Namiddag**

|             |                                                                                                                           |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| cdH         | centre démocrate Humaniste                                                                                                |
| CD&V        | Christen-Democratisch en Vlaams                                                                                           |
| ECOLO       | Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales                                                           |
| FN          | Front National                                                                                                            |
| MR          | Mouvement réformateur                                                                                                     |
| N-VA        | Nieuw-Vlaamse Alliantie                                                                                                   |
| PS          | Parti socialiste                                                                                                          |
| sp.a-spirit | Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht |
| VLAAMS BLOK | Vlaams Blok                                                                                                               |
| VLD         | Vlaamse Liberalen en Democraten                                                                                           |

| Abréviations dans la numérotation des publications : |                                                                                                                                                                                                                       | Afkortingen bij de nummering van de publicaties : |                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DOC 51 0000/000                                      | Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif                                                                                                                                 | DOC 51 0000/000                                   | Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer                                                                                                            |
| QRVA                                                 | Questions et Réponses écrites                                                                                                                                                                                         | QRVA                                              | Schriftelijke Vragen en Antwoorden                                                                                                                                                      |
| CRIV                                                 | version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)                                                                                                                                                        | CRIV                                              | voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)                                                                                                                               |
| CRABV                                                | Compte Rendu Analytique (couverture bleue)                                                                                                                                                                            | CRABV                                             | Beknopt Verslag (blauwe kaft)                                                                                                                                                           |
| CRIV                                                 | Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)<br>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon) | CRIV                                              | Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)<br>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft) |
| PLEN                                                 | séance plénière                                                                                                                                                                                                       | PLEN                                              | plenum                                                                                                                                                                                  |
| COM                                                  | réunion de commission                                                                                                                                                                                                 | COM                                               | commissievergadering                                                                                                                                                                    |

|                                                                                   |                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Publications officielles éditées par la Chambre des représentants                 | Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers |
| Commandes :                                                                       | Bestellingen :                                                              |
| Place de la Nation 2                                                              | Natieplein 2                                                                |
| 1008 Bruxelles                                                                    | 1008 Brussel                                                                |
| Tél. : 02/ 549 81 60                                                              | Tel. : 02/ 549 81 60                                                        |
| Fax : 02/549 82 74                                                                | Fax : 02/549 82 74                                                          |
| <a href="http://www.laChambre.be">www.laChambre.be</a>                            | <a href="http://www.deKamer.be">www.deKamer.be</a>                          |
| e-mail : <a href="mailto:publications@laChambre.be">publications@laChambre.be</a> | e-mail : <a href="mailto:publicaties@deKamer.be">publicaties@deKamer.be</a> |

## SOMMAIRE

Question de M. André Frédéric au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réglementation relative aux permis de conduire C, CE, D et DE" (n° 2279)

*Orateurs:* **André Frédéric, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Questions de Mme Marie-Claire Lambert au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'octroi de cartes de riverains supplémentaires" (n° 2282)

*Orateurs:* **Marie-Claire Lambert, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le rail européen" (n° 2355)

*Orateurs:* **Camille Dieu, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Daniel Bacquellaine au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la politique en matière de stationnement illicite non gênant vis-à-vis des médecins en visite à domicile" (n° 2421)

*Orateurs:* **Daniel Bacquellaine**, président du groupe MR, **Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la participation du Service public fédéral Mobilité et Transports à la réalisation tardive d'enquêtes psychologiques destinées aux conducteurs faisant l'objet d'un retrait de permis prononcé par le juge de police" (n° 2595)

*Orateurs:* **Servais Verherstraeten, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'étude relative à l'implantation de DHL en Wallonie" (n° 2642)

*Orateurs:* **Simonne Creyf, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

## INHOUD

Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de reglementering inzake de rijbewijzen categorie C, CE, D en DE" (nr. 2279)

*Sprekers:* **André Frédéric, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Marie-Claire Lambert aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de toekenning van bijkomende bewonerskaarten" (nr. 2282)

*Sprekers:* **Marie-Claire Lambert, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Europese spoorwegen" (nr. 2355)

*Sprekers:* **Camille Dieu, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Daniel Bacquellaine aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het beleid inzake het niet-hinderlijk foutparkeren ten aanzien van dokters op huisbezoek" (nr. 2421)

*Sprekers:* **Daniel Bacquellaine**, voorzitter van de MR-fractie, **Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het aandeel van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in de vertraagde uitvoering van de psychologische onderzoeken voor personen die een rijverbod hebben gekregen bij de politierechter" (nr. 2595)

*Sprekers:* **Servais Verherstraeten, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de studie omtrent de inplanting van DHL in Wallonië" (nr. 2642)

*Sprekers:* **Simonne Creyf, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie



COMMISSION DE  
L'INFRASTRUCTURE, DES  
COMMUNICATIONS ET DES  
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

LUNDI 26 AVRIL 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 26 APRIL 2004

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.03 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.  
La séance est ouverte à 14.03 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

**01** Question de M. André Frédéric au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réglementation relative aux permis de conduire C, CE, D et DE" (n° 2279)

**01** Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de reglementering inzake de rijbewijzen categorie C, CE, D en DE" (nr. 2279)

**01.01** André Frédéric (PS): Monsieur le ministre, l'arrêté royal du 23 mars 1998 stipule que les titulaires du permis de conduire valable pour les catégories C, C+E, D et D+E sont tenus de présenter l'examen médical d'aptitude physique. L'article 86 du même arrêté spécifie que les permis de conduire délivrés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1989 restaient valables pendant un délai de cinq ans, à compter de la date d'entrée en vigueur dudit arrêté, soit jusqu'au 30 septembre 2003. On sait que de nombreux chauffeurs n'ayant pu se mettre en règle ont bénéficié d'une prolongation de six mois, donc jusqu'au 30 mars dernier.

Toute personne qui, après cette date, conduit un véhicule relevant de l'une de ces catégories sans être titulaire d'un permis de conduire délivré sur la base d'une attestation d'aptitude est donc considérée comme conduisant sans être titulaire d'un permis et s'expose de ce fait à une amende ou à une peine de prison.

Bien évidemment, je partage, monsieur le ministre, les préoccupations du gouvernement qui visent à améliorer la sécurité routière et à diminuer de moitié le nombre de tués sur nos routes. Il s'agit là en effet d'une priorité énoncée dans la déclaration gouvernementale.

Mais j'aurais souhaité attirer votre attention sur les conséquences de cette réglementation pour certains conducteurs; je pense à une catégorie précise car j'ai rencontré pas mal de gens concernés qui avaient perdu l'usage d'un œil depuis de nombreuses années - mon propos est donc extrêmement sérieux. Vous en avez peut-être été alerté dans votre cabinet. Dans ma région, ils sont nombreux. Ils se rendent évidemment compte que la réglementation telle qu'elle est maintenant appliquée risque de leur faire perdre purement et simplement leur emploi.

J'aurais voulu savoir, monsieur le ministre, si vous étiez au courant

**01.01** André Frédéric (PS): Het koninklijk besluit van 23 maart 1998 bepaalt dat de houders van een rijbewijs geldig voor de categorieën C, C+E, D en D+E een medisch onderzoek moeten ondergaan om hun lichamelijke geschiktheid vast te stellen. Er werd een reeks overgangsmaatregelen genomen en iedereen die na 31 maart 2004 voertuigen van die categorieën bestuurt zonder houder te zijn van een rijbewijs uitgereikt op basis van een geschiktheidsattest wordt geacht zonder rijbewijs te rijden. Ik deel de bezorgdheid van de regering, die de verkeersveiligheid wil verbeteren. Ik zou echter de aandacht van de regering willen vragen voor een welbepaalde categorie chauffeurs, namelijk de personen die maar met één oog zien. In de huidige stand van de wetgeving verliezen die mensen hun job. Is de minister op de hoogte van dat probleem? Bestaan er initiatieven inzake beroepsomschakeling, met name in de logistieke sector? Is een partnerschap met het Waals Gewest met het oog op een optimalisatie van de competentiepakketten mogelijk? Die maatregel

de cette situation particulière et si vous comptiez prendre des initiatives précises en matière de reconversion professionnelle dans des métiers de logistique, par exemple. Ne pourrait-on pas engager des partenariats avec les Régions? Je pense en l'occurrence à la Région wallonne où l'on essaie d'optimiser l'utilisation des socles de compétence qui ont été mis en place par Mme Arena.

Je souhaite vous dire aussi que dans la partie Est de la Belgique, il y a un manque de chauffeurs, aussi bien des chauffeurs livreurs que des chauffeurs de poids lourds. Peu de personnes veulent encore s'investir dans ce type de métier. Effectivement, ici, un certain nombre d'entre eux sont mis sur la touche.

Tel est, monsieur le ministre, le problème, peut-être encore pointu, qui concerne plus de personnes que ce que l'on imagine.

**01.02 Bert Anciaux**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, les normes légales en matière d'aptitudes physiques et psychiques pour la conduite d'un véhicule à moteur trouvent leur fondement dans l'annexe 3 de la directive européenne 91/439 du Conseil du 29 juillet 1991.

Celle-ci comprend notamment des normes relatives à la capacité visuelle englobant plus que la simple acuité visuelle de 0,5. Cette annexe 3 résulte d'une longue préparation, sous la surveillance de la Commission européenne, qui a débuté en 1985 et qui a été réalisée par plusieurs groupes de travail. Le secteur médical, notamment, y a activement contribué.

Ces normes ont été intégralement reprises dans la réglementation nationale belge relative au permis de conduire. Il s'agit de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, plus précisément à l'annexe 6.

Dans le cadre de ces normes, les conducteurs ont été divisés en deux groupes.

Le groupe 1 concerne les conducteurs de véhicules des catégories A3, A, B et B+E. Le groupe 2 concerne les conducteurs des véhicules des catégories C, C+E, D et D+E, ou des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E et les conducteurs des véhicules visés par l'article 43 de l'arrêté royal du 23 mars 1998, conducteurs du groupe 1 qui exercent comme chauffeurs professionnels. Les normes pour les chauffeurs professionnels du groupe 2 sont plus sévères. Je vous renvoie pour le détail de ces normes à l'annexe 6 de l'arrêté royal du 23 mars 1998.

L'obtention d'un permis de conduire n'est pas un droit en soi. Chaque conducteur, qu'il soit ou non assisté d'un conseiller médical, d'un spécialiste, a la responsabilité de constamment veiller à satisfaire aux critères médicaux susmentionnés. L'article 24 de la loi relative à la police de la circulation routière impose aussi l'obligation de restituer le permis de conduire quand il n'est plus satisfait à ces exigences.

Dans le cadre de l'étude en cours de la troisième directive européenne, la Commission européenne souhaite rediscuter de ces critères médicaux au vu des expériences médicales effectuées

dreigt een hele reeks mensen uit het beroep te stoten, terwijl er, bijvoorbeeld, in het oosten van het land een tekort is aan vrachtwagenchauffeurs.

**01.02 Minister Bert Anciaux**: De wettelijke normen inzake het besturen van motorvoertuigen stelen op de Europese richtlijn van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs. In bijlage III van deze richtlijn zijn gezondheidscriteria voor het besturen van een motorrijtuig vastgesteld, waaronder normen met betrekking tot het gezichtsvermogen. Die normen houden meer in dan een gezichtsscherpte van 0,5, en werden eveneens opgenomen in de Belgische nationale regelgeving betreffende het rijbewijs. In het kader van die normen werden de bestuurders ingedeeld in twee categorieën. Daarbij gelden strengere normen voor de beroepschauffeurs in categorie 2.

Het verkrijgen van een rijbewijs is geen recht. Elke bestuurder moet de verantwoordelijkheidszin opbrengen om er zelf voor te zorgen dat hij of zij aan de medische criteria beantwoordt. Wanneer niet meer aan die criteria wordt voldaan, moet het rijbewijs worden ingeleverd.

De Europese Commissie wil die medische criteria opnieuw bespreken in het licht van de medische experimenten die sindsdien uitgevoerd werden en gelet op de technologische vorderingen die werden geboekt. Er wordt overwogen verplichte medische examens in te voeren

depuis lors et des progrès technologiques réalisés. On envisage en outre de plus en plus l'introduction d'examens médicaux obligatoires de la capacité visuelle de tous les conducteurs.

Ces critères ne sont donc pas des données statistiques.

L'arrêté royal du 5 septembre 2002 modifiant l'arrêté royal du 23 mars 1998 a d'ailleurs introduit une adaptation quant aux normes relatives à la capacité visuelle pour les conducteurs du groupe 2 souffrant d'amblyopie - ou œil paresseux - et qui ont obtenu leur permis de conduire avec la transposition en droit belge de la directive 91/439. Ceux-ci sont maintenant soumis aux normes valables avant cette date.

La directive ne prévoyait en effet aucune mesure transitoire accordant une attention particulière aux répercussions sociales pour cette catégorie de conducteurs. Cela entraîne la mise en chômage de tous les chauffeurs qui répondaient initialement aux critères médicaux des anciennes dispositions, mais qui devaient se soumettre à un nouvel examen après cinq ans et qui n'ont maintenant plus été déclarés atteints médicalement sur base de normes plus sévères.

Un tel infléchissement a aussi été instauré dans un certain nombre de pays européens sur la base des avis fournis par des experts médicaux.

L'article 86 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 spécifiait effectivement que les permis de conduire délivrés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1989 resteraient valables pendant un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur dudit arrêté royal, soit le 30 septembre 2003.

De nombreux chauffeurs n'ayant pu se mettre en règle dans les délais impartis, je suis intervenu pour prolonger les mesures transitoires de 6 mois, soit jusqu'au 31 mars 2004.

Les travaux européens planifiés dans le cadre du comité "Permis de conduire" pourront, ici, tendre vers de nouvelles conclusions directrices. Entre-temps, j'ai également demandé à mon administration d'étudier les modalités pour la mise en place d'une commission médicale de recours qui pourrait m'aviser, de manière objective, professionnelle et scientifique en la matière. La reconversion des personnes dans les métiers de la logistique ne relève pas de mon domaine de compétences mais devrait, à mon avis, être utilement envisagée et étudiée pour pallier les problèmes posés.

Mijnheer de voorzitter, ik kan hieraan nog toevoegen dat de Beroepscommissie zeer snel zal worden opgericht. Het is in ieder geval mijn bedoeling de categorie waarover men het had, (...) wel degelijk een toelating te geven, in de mate van het mogelijke, bijvoorbeeld voor nationaal vervoer en niet voor internationaal vervoer, omdat ik daar de bevoegdheid niet voor heb.

Ik denk dat we met een beetje moeite echt wel een oplossing kunnen vinden.

om de gezichtscapaciteit van alle bestuurders op te volgen. Die criteria zijn echter geen statistische gegevens.

De bestuurders die aan amblyopie lijden, zijn aan die regels onderworpen. De richtlijn heeft tot gevolg gehad dat alle bestuurders die zich aan een nieuw examen moesten onderwerpen en die niet meer geschikt verklaard werden op grond van strengere normen, werkloos zijn geworden.

De Europese werkzaamheden die in het kader van het Comité Rijbewijs gepland werden, kunnen nu tot nieuwe conclusies leiden. Ik heb tevens mijn administratie gevraagd de modaliteiten met het oog op de oprichting van een medische beroepscommissie te onderzoeken. De herinschakeling van werknemers in logistieke beroepen behoort niet tot mijn bevoegdheid maar het zou mijns inziens nuttig zijn die herinschakeling te overwegen en te bestuderen om het gestelde probleem te verhelpen.

La solution pour les personnes n'ayant qu'un seul œil actif est à l'étude. La commission d'appel sera rapidement instaurée et pourra délivrer une autorisation nationale.

**01.03 André Frédéric (PS):** Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse complète. (...)

Les situations concrètes que j'ai rencontrées concernent des transports légers sur de petites distances comme les livraisons à domicile par exemple, et non les transports internationaux. Je comprends que votre problème est plus aigu. Je vous remercie en tout cas de votre écoute, monsieur le ministre.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**02 Questions de Mme Marie-Claire Lambert au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'octroi de cartes de riverains supplémentaires" (n° 2282)**

**02 Vraag van mevrouw Marie-Claire Lambert aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de toekenning van bijkomende bewonerskaarten" (nr. 2282)**

**02.01 Marie-Claire Lambert (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, le 16 février dernier, vous avez déjà été interpellé au sujet de l'octroi de cartes de riverains supplémentaires. En réponse à cette question, vous disiez: "Je compte modifier l'arrêté ministériel afin de permettre aux communes de déterminer, en toute autonomie, le nombre de cartes de riverains qu'elles souhaitent accorder par logement. Le projet en finalité est à présent soumis au Conseil d'Etat, ce après quoi l'arrêté ministériel ainsi modifié sera promulgué dans les meilleurs délais".

Or, vous n'êtes pas sans savoir que pas mal de communes, notamment les grandes villes, sont occupées par l'élaboration de leur plan communal de mobilité ou de la mise en place de ce dernier. Cet élément n'est pas à négliger dans la façon dont on orchestre le marquage de stationnement et de circulation, notamment dans les grands centres urbains.

Dès lors, voulez-vous nous donner des précisions sur l'avancement de ce dossier et sur votre intention de modifier l'arrêté ministériel?

**02.02 Bert Anciaux, ministre:** Monsieur le président, chère collègue, je souhaite apporter une précision. Je n'ai pas dit textuellement que le projet était à présent soumis au Conseil d'Etat pour avis mais qu'il allait l'être sous peu.

Alvoren ik het ontwerp van ministerieel besluit heb overgemaakt aan de Raad van State, heb ik ook het juridisch advies ingewonnen van mijn administratie en heb ik de verenigingen voor de steden en gemeenten van de drie Gewesten geraadpleegd. Deze laatste waren dan ook tevreden met de door mij voorgestelde wijziging om de gemeenten autonoom te laten bepalen hoeveel bewonerskaarten ze in de toekomst kunnen uitreiken. Na ontvangst van het advies zal het nodige gedaan worden opdat het besluit zo snel mogelijk in werking kan treden. Ik kan er nog bijvertellen aan mevrouw Lambert dat het ontwerp geagendeerd is voor 28 april voor de Raad van State.

**01.03 André Frédéric (PS):** Het betreft vooral de lichte bestelwagens, thuisbezorgers, wat niet helemaal hetzelfde is als de vrachtwagenchauffeurs. Maar ik begrijp dat het probleem acuut is.

**02.01 Marie-Claire Lambert (PS):** Op 16 februari jongstleden verklaarde de minister in antwoord op een vraag over de toekenning van bijkomende bewonerskaarten dat hij van plan was het ministerieel besluit te wijzigen zodat de gemeenten vrij het aantal kaarten zouden kunnen vaststellen. U stelde dat het ontwerp aan de Raad van State was voorgelegd, waarna het besluit zou worden gewijzigd en zo spoedig mogelijk zou worden afgekondigd. Kan u ons meedelen, nu de gemeenten hun mobiliteitsplannen opstellen, hoe het thans met dat dossier zit?

**02.02 Minister Bert Anciaux:** Ik heb niet gezegd dat het ontwerp al aan de Raad van State was voorgelegd, maar dat zulks spoedig zou gebeuren.

Avant de transmettre l'arrêté ministériel au Conseil d'Etat, j'ai consulté les Unions des villes et communes des deux Régions qui se sont dit satisfaites de ma proposition de laisser aux communes le soin de décider en toute autonomie du nombre de cartes de riverains qu'elles octroient. L'arrêté ministériel figure à l'ordre du jour du Conseil d'Etat le 28 avril. Ensuite, je ferai en sorte qu'il prenne effet au plus

vite.

Je vous tiendrai au courant de l'évolution de ce dossier.

Ik zal u van de evolutie van dat dossier op de hoogte houden.

**02.03 Marie-Claire Lambert (PS):** Je remercie le ministre. J'espère que la question sera réglée très rapidement.

**02.03 Marie-Claire Lambert (PS):** Dank u. Ik hoop dat een en ander spoedig zal geregeld zijn.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**03 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le rail européen" (n° 2355)**

**03 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Europese spoorwegen" (nr. 2355)**

**03.01 Camille Dieu (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, il s'agit d'une question que j'avais adressée initialement à Mme Moerman qui m'a demandé de la retirer pour la poser au ministre Vande Lanotte, ce que j'ai fait. Ce dernier m'ayant dit qu'elle ne relevait pas de ses compétences, je vous la pose donc aujourd'hui.

**03.01 Camille Dieu (PS):** Medio maart 2004 werd het zogenaamde tweede spoorwegpakket goedgekeurd, ter aanvulling van de Europese regelgeving inzake de integratie van het Europese spoorwegsysteem. Een en ander houdt in dat de spoorwegondernemingen over rollend materieel en treinbestuurders zullen moeten beschikken die in de Europese Unie ingezet mogen worden, evenals over de vergunning van een lidstaat en een veiligheidscertificaat van elke betrokken nationale overheid, en de nodige spoorweginfrastructuurcapaciteit toegewezen moeten krijgen.

A la mi-mars de cette année, l'Union européenne, après une conciliation entre le Parlement européen et le Conseil des ministres, approuvait le "2<sup>ème</sup> paquet ferroviaire", visant à compléter le cadre législatif communautaire de l'intégration du système ferroviaire européen; autrement dit, il s'agit de la libéralisation du fret international et national.

In dit verband rijzen er een aantal vragen.

Dans ce cadre, les entreprises ferroviaires doivent disposer:

- de matériel roulant et de conducteurs autorisés à circuler dans les Etats membres où elles envisagent d'opérer;
- d'une licence d'entreprise ferroviaire délivrée par un Etat membre;
- d'un certificat de sécurité délivré par l'autorité nationale de sécurité de chacun des Etats membres que ces entreprises envisagent de traverser;
- de capacités sur l'infrastructure.

Allereerst wordt voorgesteld een expertisecentrum op te richten, een Europees Spoorwegbureau dat leiding moet geven aan de technische experts inzake interoperabiliteit en veiligheid. Zal dit niet leiden tot bevoegdheidsconflicten met de lidstaten? Dreigt men de lat niet lager te leggen door de voorschriften op deze manier te harmoniseren? Mogen de lidstaten hogere eisen stellen?

Par rapport à cette mutation du rail européen programmée d'ici à 2010 avec l'ouverture du service de transport international de passagers, prévue dans le "3<sup>ème</sup> paquet ferroviaire", je souhaiterais vous poser quelques questions.

Gelden er voor de door de lidstaten afgegeven certificaten vergelijkbare criteria, kwestie van de cohesie van het systeem te

1. Dans l'ensemble de ces réformes, on envisage la création d'un outil de pilotage, l'Agence ferroviaire européenne, qui devrait diriger des groupes d'experts techniques chargés par la Commission de trouver des solutions communes d'interopérabilité et de sécurité. Dans ce schéma, n'y a-t-il pas un conflit possible de compétences entre les missions de l'Agence ferroviaire européenne et celles des Etats membres en matière de normes de sécurité, de capacité, de licence, etc.? Ne risque-t-on pas une harmonisation vers le bas? Les Etats membres pourront-ils se montrer plus exigeants que la norme proposée par l'Agence?

2. Par rapport aux certifications délivrées par les Etats membres, y a-

t-il une transversalité en matière de critères pour affirmer la cohésion du système?

3. Par rapport à la certification des conducteurs, si la licence communautaire qui reconnaît les compétences générales des conducteurs est valable sur tout le territoire de l'Union européenne, l'attestation complémentaire harmonisée valable pour une ligne et un matériel précis est, quant à elle, délivrée par chaque entreprise ferroviaire responsable de la formation et n'appartiendra pas au conducteur. Y aura-t-il un socle réglementaire commun pour les entreprises ferroviaires qui délivreront ces attestations?

Nous pensons que la libéralisation du rail doit déboucher sur une meilleure qualité du service, avec la garantie incontournable qu'est la sécurité. Y a-t-il eu des discussions, des débats dans ce cadre-là? Existe-t-il une sorte de livre blanc de la sécurité en matière de rail européen?

**03.02 Bert Anciaux**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, le 16 mars 2004, le Conseil et le Parlement européens ont trouvé un accord en comité de conciliation sur le deuxième paquet ferroviaire. Ce paquet doit encore faire l'objet d'une adoption formelle du Parlement et du Conseil qui pourrait intervenir d'ici fin avril.

L'action communautaire devient de plus en plus large dans les domaines suivants: la réglementation technique applicable aux chemins de fer, la sécurité des chemins de fer et l'interopérabilité des réseaux et des matériels ferroviaires. Mais, toutefois, l'Union européenne distingue les compétences réservées aux États membres et aux acteurs de systèmes ferroviaires nationaux de celles exercées au niveau de l'Union.

Premièrement, la répartition des capacités de l'infrastructure reste dans chaque État membre la compétence de l'organisme de répartition. Deuxièmement, l'attribution des licences d'entreprises ferroviaires est réservée dans chaque État membre à l'autorité désignée à cet effet - le ministère de la Mobilité, en Belgique. Troisièmement, en matière de normes de sécurité, rien n'indique que les spécificités techniques et les objectifs de sécurité que développera l'Agence ferroviaire européenne traduiront une harmonisation des règles de sécurité vers le bas.

La proposition de directive de sécurité du deuxième paquet ferroviaire prévoit la chose suivante: les États membres fixent des règles de sécurité nationales impératives qui sont ensuite notifiées à la Commission. La proposition permet expressément aux États membres d'instaurer des règles de sécurité nationales. Mais ces règlements exigent un nouveau niveau de sécurité plus élevé que celui rassemblant les objectifs communs fixés par la Commission.

Ensuite, les certificats de sécurité que doit obtenir toute entreprise ferroviaire pour accéder au réseau comportent une partie confirmant l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire candidate. Les exigences et éléments essentiels

garanderen?

Inzake de certificering van treinbestuurders gelden een Europese vergunning voor het hele grondgebied van de Unie en een bijkomend attest per lijn en materieel, dat door elke verantwoordelijke spoorwegonderneming wordt uitgereikt. Is er in een gemeenschappelijke regel-gevende sokkel voor laatstgenoemde attesten voorzien?

De liberalisering van het spoor beoogt een betere kwaliteit van de dienstverlening maar heeft ook oog voor de veiligheid. Op dat stuk zijn echter diverse instellingen bevoegd. Werd ter zake een "witboek" gepubliceerd?

**03.02 Minister Bert Anciaux**: Op 16 maart 2004 zijn de Raad en het Parlement het eens geworden over het "tweede spoorwegpakket", dat mogelijk eind april formeel zou kunnen worden goedgekeurd.

De Europese inbreng mag dan ter zake al groter worden, toch moet men een onderscheid blijven maken tussen de bevoegdheden van de lidstaten en die van de Unie. Zo blijven de lidstaten bevoegd voor de verdeling van de infrastructuurcapaciteit en de toekenning van de vergunningen. Wat de veiligheid betreft, zal men in het kader van de harmonisatie van de normen van het toekomstig Europees Spoorwegbureau de lat niet noodzakelijker lager leggen: overeenkomstig de richtlijn ter zake stellen de lidstaten de dwingende regels vast en brengen zij die ter kennis van de Commissie. De nationale veiligheidsregels kunnen dus strenger zijn dan de gemeenschappelijke regels.

Het veiligheidscertificaat omvat de aanvaarding van het stelsel voor het veiligheidsbeheer door de kandidaat-

obligatoires de ce système sont décrits en annexe à la proposition de directive. La même proposition précise qu'au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la directive, les décisions relatives aux exigences communes harmonisées en matière de certificats de sécurité nationaux ainsi qu'un format commun pour le certificat sont adoptés. Cela concerne donc le certificat du dossier des demandeurs.

Ces propositions tendent donc vers une certaine cohérence et une uniformisation des procédures et dossiers de certification.

Par ailleurs, la notion d'attestation complémentaire harmonisée est inscrite dans la proposition de directive relative à la certification du personnel de bord. Cette certification du personnel de bord assure la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté.

Cette notion fait partie du troisième paquet ferroviaire que vient de déposer la Commission.

La proposition prévoit un certain nombre de prescriptions qui constituent le socle commun uniforme de cette attestation: nom et adresse de l'entreprise, catégorie dans laquelle le titulaire a le droit de conduire, type de matériel que le titulaire est autorisé à conduire, infrastructures sur lesquelles le titulaire peut circuler, mentions additionnelles et/ou restrictives éventuelles.

Le socle réglementaire commun concerne surtout les exigences minimales que prévoit la proposition pour obtenir la licence de conducteur et l'attestation complémentaire harmonisée. Ces conditions minimales concernent l'âge, la formation et les aptitudes de base, l'expérience professionnelle, la qualification professionnelle. L'annexe à la proposition détaille les critères de formation et d'examens à respecter à cet égard.

Enfin, le livre blanc intitulé "La politique européenne du transport à l'horizon 2010: l'heure des choix", publié en 2001, développe une partie intitulée: "Garantir la sécurité ferroviaire".

C'est essentiellement via des exigences de l'interopérabilité que la commission entend privilégier le développement d'un réseau européen sûr. Les directives d'interopérabilité de 1996 et 2001 seront prochainement complétées par les directives du deuxième paquet relatif à la sécurité et à la création d'une Agence ferroviaire européenne.

**03.03 Camille Dieu (PS):** Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse qui est très complète. J'aimerais en obtenir une copie, vu sa complexité.

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

**04 Question de M. Daniel Bacquellaine au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la politique en matière de stationnement illicite non gênant vis-à-vis des médecins en visite à domicile" (n° 2421)**

**04 Vraag van de heer Daniel Bacquellaine aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over**

spoorwegonderneming. De essentiële punten van dat systeem worden in de bijlage van de richtlijn beschreven.

Uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn zullen bovendien de beslissingen betreffende de geharmoniseerde gemeenschappelijke vereisten en een gemeenschappelijk formaat voor het veiligheidscertificaat worden goedgekeurd.

De notie geharmoniseerd bijkomend attest is ingeschreven in de richtlijn betreffende de certificering van het boordpersoneel van de treinen op het net van de Gemeenschap. Ze maakt deel uit van het derde spoorwegpakket en er wordt voorzien in een gemeenschappelijke eenvormige basis voor dat attest.

In de gemeenschappelijke regelgevende sokkel worden minimumvereisten vastgesteld.

Ten slotte bevat het witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen", dat in 2001 werd gepubliceerd, een hoofdstuk over de veiligheid van het spoorvervoer. De richtlijnen van 1996 en 2001 inzake de interoperabiliteit, die de veiligheid van het netwerk bevordert, zullen worden aangevuld met die van het tweede pakket inzake de veiligheid en de oprichting van een Europees spooragentschap.

**03.03 Camille Dieu (PS):** Kan ik een kopie van het schriftelijke antwoord krijgen? Dank u.

**"het beleid inzake het niet-hinderlijk foutparkeren ten aanzien van dokters op huisbezoek" (nr. 2421)**

**04.01 Daniel Bacquelaine (MR):** Monsieur le ministre, les médecins généralistes qui exercent en ville sont régulièrement confrontés, lors des visites au domicile de leurs patients, à des difficultés de stationnement. Ils sont donc parfois contraints de stationner en infraction afin de pouvoir consacrer un maximum de temps aux malades qu'ils viennent voir plutôt qu'à la recherche d'un emplacement de stationnement autorisé.

Par ailleurs, s'ils devaient se garer dans les parkings commerciaux classiques, qui sont toujours situés à une certaine distance des habitations, cela provoquerait une perte de temps qui serait vraiment dommageable si l'on pense au temps qu'ils doivent consacrer à leurs patients.

Dans certaines grandes villes, il y a eu des accords, soit avec le parquet, soit avec la police, afin que l'on ne verbalise pas les stationnements irréguliers, pour autant qu'il y ait évidemment un signe distinctif du médecin bien visible sur le pare-brise du véhicule et que, bien sûr, le stationnement ne présente aucun danger ni aucune gêne pour la circulation en général.

Jusqu'à présent, ces instructions du parquet ou des polices locales se réfèrent au bon sens et au discernement. De telles initiatives locales ne doivent pas, à mon avis, rester isolées. Elles devraient être reprises dans une directive générale applicable à l'ensemble du territoire. Autrement, nous avons des situations qui diffèrent fondamentalement d'une ville à l'autre et d'une commune à l'autre.

Sachant que le Conseil des ministres d'Ostende a, notamment, décidé de considérer comme infraction ordinaire le stationnement irrégulier qui n'a pas occasionné d'inconvénient particulier ni de danger pour la circulation en général, ne faudrait-il pas prévoir des modalités qui tiennent compte de la situation spécifique des médecins généralistes en visite au domicile de leurs patients?

**04.02 Bert Anciaux,** ministre: Monsieur le président, mes chers collègues, il serait extrêmement difficile de régler le cas d'espèce, compte tenu de toutes les situations sur le terrain, telles que le stationnement payant, le stationnement limité en zone bleue ou celui qui est réservé aux riverains.

Le médecin généraliste qui gare son véhicule doit d'ailleurs, d'une manière générale, rester soumis aux mêmes dispositions que les autres usagers de la route.

On ne peut guère envisager d'exceptions qui mèneraient à beaucoup de demandes, parfois tout autant justifiées de la part d'autres professions comme les aides-infirmières à domicile, les entrepreneurs de pompes funèbres ou les services de secours.

**04.03 Daniel Bacquelaine (MR):** Pour les entrepreneurs de pompes funèbres, la notion d'urgence n'existe plus et leur situation est donc très différente. Par contre, les infirmières qui donnent des soins à domicile sont effectivement dans le même cas. Obliger les médecins

**04.01 Daniel Bacquelaine (MR):** Bij huisbezoeken in de stad worden huisartsen geconfronteerd met parkeermoeilijkheden. In bepaalde grote steden werd hierover een akkoord bereikt met de politie of het parket zodat in zulke gevallen geen proces-verbaal wordt opgemaakt. In welke modaliteiten is voorzien om met de specifieke situatie van huisartsen rekening te houden?

**04.02 Minister Bert Anciaux:** De arts moet onderworpen blijven aan dezelfde bepalingen als andere weggebruikers. Indien wij voor artsen in een wetsafwijking voorzien, worden binnen de kortste keren nieuwe aanvragen van die aard ingediend die even gerechtvaardigd zijn.

**04.03 Daniel Bacquelaine (MR):** Zou men naast de specifieke oplossingen geen algemene richtlijn kunnen overwegen, die

généralistes et les infirmières à consacrer plus de temps à trouver un emplacement de parking qu'à s'occuper du patient est un peu dommage par rapport au caractère social évident de la prise en charge de patients à leur domicile dans les villes. D'ailleurs, je sais que beaucoup de villes ont déjà réglé le problème en donnant à la police l'instruction de faire preuve de discernement.

Cela dit, je me demande s'il ne pourrait pas y avoir une directive générale organisant une certaine tolérance en matière de stationnement, à certaines conditions et dans certaines limites et pour autant que le stationnement ne mette personne en danger et ne gêne pas la circulation. Cela crée des problèmes insurmontables pour certains médecins qui exercent en ville et qui se retrouvent dans l'impossibilité de travailler. Va-t-on aller jusqu'à priver les habitants de la ville de visites à domicile? En effet, la question se pose comme cela actuellement. On pourrait en arriver à un accord entre médecins pour décider qu'ils ne font plus de visites à domicile en ville au vu de la difficulté. Vous ne devez pas sous-estimer le problème, monsieur le ministre. L'éthique vient de vous d'abord. Si vous vous placez sur ce terrain, je suis prêt à discuter avec vous.

Si les autorités font en sorte, par leur comportement buté et en les verbalisant, d'empêcher des praticiens d'exercer leur profession, ce sera finalement le patient qui en payera les conséquences. Cela dit, en passant, les généralistes ne gagnent pas bien leur vie via les visites à domicile. Contrairement à ce qu'on peut penser, cela leur coûte beaucoup plus cher que de recevoir le patient à leur cabinet. Je crois vraiment que le problème est très important et qu'il ne faut pas le considérer par-dessus la jambe. Cela mérite réflexion.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: Il y avait une question n° 2508 de Mme Tilmans mais c'est la seconde fois qu'elle était programmée. La réponse sera donc distribuée par le secrétariat.

**05** **Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het aandeel van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in de vertraagde uitvoering van de psychologische onderzoeken voor personen die een rijverbod hebben gekregen bij de politierechter" (nr. 2595)**

**05** **Question de M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la participation du Service public fédéral Mobilité et Transports à la réalisation tardive d'enquêtes psychologiques destinées aux conducteurs faisant l'objet d'un retrait de permis prononcé par le juge de police" (n° 2595)**

**05.01** **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, reeds voor de inwerkingtreding van de nieuwe verkeerswet waren er met betrekking tot de materie waarover ik u een vraag wil stellen wel enkele problemen. Als men de opheffing van de vervallenverklaring van het recht op sturen van een voertuig koppelt aan het ondergaan van een medische of psychologische test, kan men zijn rijbewijs slechts terugkrijgen zodra de duurtijd van de vervallenverklaring is verstreken en men bovendien het medisch of psychologisch onderzoek met succes heeft doorstaan.

In de vroegere verkeerswet bestond reeds facultatief de mogelijkheid om gecumuleerd een rijverbod en medische tests op te leggen. Ik

een zekere tolerantie inhoudt?

We mogen niet komen tot een toestand waarin werken onmogelijk wordt en waarin er geen thuisbezoek meer is.

**05.01** **Servais Verherstraeten** (CD&V): Avant que la nouvelle loi sur la circulation routière n'entre en vigueur, le juge de police pouvait ajouter à l'interdiction de conduire et à la déchéance du permis de conduire une enquête psychologique obligatoire. En Flandre, ces enquêtes psychologiques sont effectuées par le VDAB. Les retards étaient importants. Avec la nouvelle loi, le

meen dat dit in de praktijk zeer uitzonderlijk werd gevraagd of zeer uitzonderlijk cumulatief werd opgelegd door magistraten, terwijl nu de wet bij verschillende misdrijven – onder andere rijden onder invloed van alcohol of drugs en zware overtredingen – verplicht de beide sancties samen oplegt.

Er deden zich reeds met de vroegere wet problemen voor, voornamelijk in de vakantieperiodes, wanneer de psychologen of de medici die de tests moesten uitvoeren – voor Vlaanderen gaat het om de VDAB – met vakantie waren. Daardoor volstond het aanbod om die sancties uit te voeren en de onderzoeken te verrichten niet om aan de veroordelingen door politierechters of correctionele rechters in de graad van beroep een antwoord te bieden.

Nu zal de vraag naar zulke onderzoeken uiteraard fenomenaal stijgen en zullen de problemen alleen nog veel groter worden. Vandaar dat ik u het volgende zou willen vragen, mijnheer de minister. Hoeveel ambtenaren houden zich bezig met het doorsluizen van de gegevens van vonnissen die zij krijgen van griffies van politierechtbanken naar diensten die het psychologisch onderzoek uitvoeren?

Ten tweede, is er inderdaad vertraging bij het doorsturen van de gegevens van de vonnissen door de griffies van de rechtbanken naar de FOD Mobiliteit zelf? Zo ja, kan worden gesproken van een ernstige fenomenen?

Ten derde, is er vertraging bij het doorsturen van ontvangen gegevens vanuit de FOD naar de diensten die het psychologisch of medisch onderzoek uitvoeren? Zo ja, wat is de gemiddelde termijn? Is er inderdaad een vakantieproblematiek?

Ten vierde, vreest u niet, mijnheer de minister, dat de nieuwe verkeerswet met het groot aantal uitbreidingen van de rijverboden gekoppeld aan positieve resultaten van medische of psychologische onderzoeken, aanleiding zal geven tot meer vertragingen? Hebt u ter zake maatregelen getroffen? Zo ja, welke en wanneer? Wat Vlaanderen betreft, worden de psychologische onderzoeken uitgevoerd door de VDAB. Hoe gebeurt dat in het Franstalig landsgedeelte voor de Waalse tegenhanger inzake arbeidsbemiddeling en opleiding? Rijzen daar dezelfde problemen? Acht u deze diensten wel de geëigende instellingen om de tests uit te voeren? Hebt u een beleid, mijnheer de minister, om het systeem vlot en soepel te laten verlopen? Zo ja, welk?

**05.02** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen elke vraag te beantwoorden.

Ten eerste, er zijn vier ambtenaren - waarvan drie voltijdse - op de dienst Rijbewijzen, die zich onder meer hiervoor voortreffelijk inzetten, naast hun andere taken in verband met de afhandeling van de dossiers met betrekking tot het verval van het recht tot sturen.

Ten tweede, hoewel de gegevens van de griffies nog niet op een uniforme en elektronische wijze aan de FOD Mobiliteit en Vervoer meegedeeld kunnen worden zodat ze onmiddellijk beschikbaar zouden zijn, kan er geenszins van een vertraging bij het doorspelen van die gegevens door de griffies gesproken worden.

nombre d'interdictions de conduire va augmenter et le nombre d'enquêtes psychologiques par conséquent aussi. Le retard va, dès lors, ne faire que croître.

Combien de fonctionnaires transmettent les données des greffes aux services psychologiques? Observe-t-on un retard dans la communication entre les greffes des tribunaux et le SPF Mobilité, et entre le SPF et les services qui sont chargés de l'enquête? La nouvelle loi sur la circulation routière va-t-elle générer encore davantage de retard? Qui se charge des tests dans la partie francophone du pays? Des organismes de placement sont-ils les mieux placés pour procéder à des tests de ce type? Comment le ministre compte-t-il faire pour que le système fonctionne sans encombre?

**05.02** **Bert Anciaux**, ministre: Quatre fonctionnaires, correspondant à trois équivalents temps plein, traitent les dossiers relatifs aux retraits de permis. Certes, les données communiquées par les greffes au SPF ne revêtent pas un caractère uniforme et elles ne sont pas transmises par voie électronique, mais l'on ne peut parler de retard en aucun cas.

Les notifications des greffes sont

Ten derde, zodra de kennisgevingen van de griffies ontvangen worden, worden de vervallenverklaringen met opgelegde herstelonderzoeken bij voorrang behandeld. Is de periode van verval korter dan drie maanden, dan worden de deelnemingsdocumenten vrijwel onmiddellijk naar de vervallenverklaarde en niet naar de VDAB gestuurd. Betrokkenen moeten dan wel zelf zo snel mogelijk een afspraak voor een onderzoek aanvragen. Indien de periode van verval langer is dan drie maanden, worden de deelnemingsdocumenten automatisch drie maanden voor het einde van het verval meegedeeld aan de betrokkene.

Voor alle duidelijkheid, niet mijn diensten, maar betrokkenen zelf moeten het initiatief nemen om een afspraak vast te leggen met de VDAB.

Ten vierde, in de huidige omstandigheden mag er inderdaad gevreesd worden voor een aanzienlijke toename van het aantal opgelegde herstelonderzoeken wat mogelijks een nog grotere vertraging bij de uitvoering van de psychologische onderzoeken zou kunnen teweegbrengen. Ik wens erop te wijzen dat bij de totstandkoming van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, verschenen in het Belgisch Staatsblad van 25 februari 2004, de Gewesten - bevoegd voor de dienst van de VDAB - betrokken zijn geweest en een advies hebben uitgebracht. Geen van hen heeft hierover opmerkingen gemaakt of er een probleem ingezien. Bovendien is tussen de publicatie van de nieuwe verkeerswet en de inwerkingtreding ervan zowat een jaar verlopen zodat de Gewesten de tijd hebben gehad om schikkingen te kunnen treffen.

Ik heb mijn diensten de opdracht gegeven om te onderzoeken of een vluggere en eenvoudigere doorzending mogelijk is in het kader van het opstarten van het verbeteringsprogramma nummer 5 - rijbewijzen- centrale databank en verval van het recht op sturen - in samenwerking met een externe consulent, enerzijds, en om in nauw overleg met de VDAB en binnen hun middelen naar mogelijke oplossingen te zoeken voor een snellere behandeling van deze dossiers, anderzijds.

Ten vijfde, aan Franstalige zijde gebeuren de onderzoeken door de evenknie van de VDAB, de BGDA, ORBEM voor Brussel en FOREM voor Wallonië. In de gegeven omstandigheden lijken deze diensten mij veruit de meest geschikte instellingen voor deze onderzoeken. Niet alleen hebben zij afdelingen over relatief grote delen van ons land, wat een sterkere samenhang en coördinatie bij de beoordeling mogelijk maakt, maar bovendien beschikken zij over deskundige en ervaren psychologen om met deze bijzondere onderzoeken om te gaan.

Wat de zesde vraag betreft, vraag ik collega Verherstraeten om het antwoord op de vierde vraag in oenschouw te nemen.

Hoe dan ook wil ik afsluiten met het volgende. Ook al blijkt uit het antwoord dat de problematiek misschien niet rechtstreeks bij ons ligt, besef ik wel dat, niettegenstaande deftig overleg met de Gewesten over de verkeerswet vorig jaar, er zich in de toekomst problemen kunnen voordoen. Ik kan u verzekeren dat ik opdracht zal geven om

traitées en priorité. Lorsque la période de déchéance du droit de conduire est inférieure à trois mois, les documents sont transmis à l'intéressé quasi immédiatement. S'il s'agit d'une période plus longue, ceux-ci lui sont communiés automatiquement dans les trois mois qui précèdent la date à laquelle la déchéance du droit de conduire prendra fin. Dans un cas comme dans l'autre, la personne faisant l'objet d'un retrait de permis doit se charger de prendre rendez-vous pour l'examen.

Des retards sont en effet possibles en raison du nouveau code de la route. Mais les Régions, auxquelles ressortissent les instances en matière d'emploi compétentes à cet égard, ont été consultées et n'ont formulé aucune objection. Elles ont également disposé d'une période d'un an pour prendre les mesures nécessaires. A l'heure actuelle, mes services examinent cependant la procédure en détail en vue d'accélérer le traitement des dossiers. Les instances compétentes en matière d'emploi sont étroitement associées à ce processus.

En Wallonie et à Bruxelles, les enquêtes sont menées par les pendants du VDAB qui mène l'enquête en Flandre. Ces services me semblent les plus aptes à accomplir cette tâche car ils disposent de sections réparties dans tout le pays et de leurs propres experts.

Bien que le problème ne se pose pas directement à notre niveau, je suis néanmoins enclin à organiser une concertation avec les Régions pour éviter que des retards plus importants se produisent à l'avenir.

ernstig te overleggen welke bijkomende maatregelen kunnen worden genomen om te voorkomen dat er zich nog veel grotere vertragingen zullen voordoen, waar u terecht op hebt gewezen. Ik vind dus dat uw bekommernis absoluut correct en terecht is.

**05.03 Servais Verherstraeten** (CD&V): Ik dank de minister voor zijn eerlijk antwoord. Mijnheer de minister, mag ik eens heel concreet zijn. Toevallig hadden wij in het kader van de opleiding van advocaten vrijdag een bespreking van de nieuwe verkeerswet met een paar politierechters van de politierechtbank van Turnhout. Ik heb deze problematiek met hen even aangekaart. VDAB Turnhout/Kempen kan acht onderzoeken per maand doen. Acht. Het kader is niet uitgebreid, dus op dit ogenblik zullen er dat acht blijven. U bent zelf advocaat geweest en kunt weten dat in het licht van de nieuwe verkeerswet het aantal verplicht gekoppelde veroordelingen - van dronkenschap en psychologisch en/of medisch onderzoek - een veelvoud van acht zal zijn. Men gaat zich dus compleet vastrijden. Het siert u dat u overleg gaat plegen, alleen is het wellicht beter om dit in de loop van het eerste jaar en onmiddellijk na de stemming, dus bij aanvang van de nieuwe wet of met andere woorden bij aanvang van de nieuwe legislatuur plaats te laten vinden. Wij gaan nu echt problemen krijgen.

Inderdaad, u hebt terecht aangehaald dat u uw paraplu kunt opentrekken naar het Vlaamse niveau, maar daar heeft de burger niets aan. Twee maanden is twee maanden. Als het voorbij is, moet het ook voorbij zijn als men psychologisch in staat is om te rijden. Dan hoeft dat geen drie of vier of vijf maanden te worden. Ik denk dat die kaders zeer snel moeten uitgebreid worden, mijnheer de minister. De eerste veroordelingen zijn nu in kracht van gewijsde, dus het gaat nu beginnen. Ik zeg het in uw belang: probeer er nog iets aan te doen voor 13 juni 2004. Voor 13 juni 2004 gaan de eerste gevallen al aan de oppervlakte verschijnen.

**05.04 Minister Bert Anciaux:** Mijnheer Verherstraeten, in alle eerlijkheid, ik ken de situatie niet uit het hoofd. Ik wist niet dat de problematiek zo groot kon worden. Ik dank u dat u mij grondig hebt ingelicht.

Wat ik wel reeds gedaan heb, is de VDAB melden dat er een forse toename te verwachten was. De VDAB kan perfect legaal werken met aangestelden. Al de psychologen hoeven niet noodzakelijk werknemer van de VDAB te zijn. De VDAB kan perfect contracten sluiten met psychologen. Alleen zal er dan ongetwijfeld een budgettair probleem ontstaan.

Ik herhaal echter dat bij de voorbereiding van de wet heel wat departementen betrokken zijn geweest en er grondig overleg werd gepleegd met de Gewesten. Het gebeurt - we moeten mekaar geen Lijzebet noemen - dat de betrokkenheid van en het overleg met de Gewesten een pure procedurele zaak is. Bij de voorbereiding van deze wet is er echter grondig overleg gepleegd met de Gewesten. Dat is niet mijn verdienste, maar die van de vorige regering.

Ik stel alleen vast dat dat punt nooit gesignaleerd is geweest als een mogelijk probleem. Op het ogenblik dat we die vraag ontvangen hebben, heb ik de opdracht gegeven niet alleen een mooi antwoord op te stellen, maar ook mee te zoeken naar een oplossing, ook al is

**05.03 Servais Verherstraeten** (CD&V): Il ressort d'un entretien que j'ai eu avec plusieurs juges de police de la région de Turnhout que la section locale du VDAB n'est en mesure d'effectuer que huit enquêtes par mois. Faute d'extension de cadre, il est impossible d'accroître le nombre d'enquêtes. En raison du nouveau code de la route, le nombre d'enquêtes obligatoires augmentera sensiblement. Je me réjouis d'entendre que le ministre ne se débarrasse pas du dossier en renvoyant aux Régions et j'espère qu'il remédiera au problème avant les élections encore.

**05.04 Bert Anciaux, ministre:** J'ignorais que le problème revêtait une telle ampleur. J'ai certes communiqué par avance au VDAB qu'une forte augmentation était prévisible. Le VDAB peut fonctionner en toute légalité avec des préposés mais je comprendrais que la situation budgétaire ne le permette pas. Plusieurs départements ont été associés à la préparation de la loi et une concertation intense, à laquelle ont pris part les Régions, a eu lieu. Force est de constater que ce point n'a jamais été signalé comme étant de nature à poser un problème. Dès que j'en ai été informé, je suis intervenu.

het niet helemaal mijn bevoegdheid.

**05.05 Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de minister, gelet op de realiteit die op ons afkomt, vrees ik dat de voorbereiding niet grondig genoeg is gebeurd. Ik kan alleen maar aandringen op een snelle oplossing.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**06 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de studie omtrent de inplanting van DHL in Wallonië" (nr. 2642)**

**06 Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'étude relative à l'implantation de DHL en Wallonie" (n° 2642)**

**06.01 Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Waalse minister van Economie, Serge Kubla, heeft een studie laten uitvoeren omtrent de inplanting van DHL in Wallonië. Er werden drie sites onderzocht, namelijk Jehonville, Chièvres en Luik-Bierset. Thans blijkt dat de kostprijs voor elk van de drie sites schommelt rond een half miljard euro. Voor Chièvres zou dat 500,1 miljoen euro zijn, voor Jehonville 471,6 miljoen euro en voor Bierset 481,6 miljoen euro.

**06.01 Simonne Creyf** (CD&V): A la demande du ministre wallon de l'Economie, M. Serge Kubla, une étude a été réalisée sur les conséquences liées à l'implantation éventuelle de DHL à Jehonville, à Chièvres et à Bierset.

Mijnheer de minister, een tijd geleden hebben we kennis kunnen maken met de studie van BIAC over dezelfde sites, behalve Jehonville. Ik meen te weten dat Jehonville niet werd onderzocht door BIAC.

Le coût d'une telle opération pour chacun des trois sites est estimé à un demi-milliard d'euros environ.

**06.02 Minister Bert Anciaux:** Nog niet.

**06.03 Simonne Creyf** (CD&V): Welnu, de studie van BIAC over Chièvres en Bierset brengt echter heel andere cijfers aan het licht. Voor Chièvres ging het om 1,53 miljard euro en voor Bierset zou de verhuis van DHL naar Wallonië met de investering daarvoor, 2 miljard euro bedragen. Dat zijn erg uiteenlopende cijfers en de verschillen kunnen toch moeilijk te wijten zijn aan een punt of een komma op de verkeerde plaats of aan een verkeerde optelling. Hoe kunnen deze erg uiteenlopende bedragen worden verklaard?

**06.03 Simonne Creyf** (CD&V): Une étude menée précédemment par BIAC avait néanmoins abouti à des résultats tout à fait différents en ce qui concerne Bierset et Chièvres : un milliard et demi d'euros pour Chièvres et deux milliards pour Bierset. Comment expliquez-vous ces estimations divergentes ?

Ten tweede, Leipzig, dat steeds meer naar voren komt als alternatief voor Zaventem, ligt in een Europese regio doelstelling I en mag dus expansiesteun krijgen. Ligt ook Chièvres niet in een Europese regio doelstelling I? Kunt u dat bevestigen? Kan de luchthaven hierdoor dezelfde expansiesteun genieten als deze die werd goedgekeurd voor Leipzig? Werd dit element opgenomen in de studie van minister Kubla.

L'aéroport de Leipzig est situé dans une région Objectif 1 et peut donc prétendre à une aide d'expansion de l'Europe. La zone de Chièvres est-elle également située dans une région de ce type? Cet élément a-t-il été pris en compte par l'étude wallonne?

**06.04 Minister Bert Anciaux:** Mijnheer de voorzitter, de studie "Résumé des études lancées par Sowaer relatives à une éventuelle implantation de DHL en Région wallonne" is op dit moment nog niet volledig beschikbaar, hoewel ze reeds werd voorgesteld aan de pers.

**06.04 Bert Anciaux,** ministre: L'étude concernée n'est pas encore tout à fait prête, bien qu'elle ait déjà été présentée à la presse. Le ministre Kubla doit encore informer son gouverne-

Minister Kubla dient zijn regering nog op de hoogte te brengen van

deze studie. Bijgevolg kunnen de cijfers die erin zijn vermeld nog niet worden bevestigd. Het is dan ook niet mijn taak om hierover uitspraken te doen. Er moet evenwel worden opgemerkt dat deze studie in eerste instantie een schatting inhoudt van de investeringskosten en van de economische weerslag op elk van de drie sites, met name Liège Bierset, Jéhonville en Chièvres. Deze schatting kan met name gevoelig verschillen naar gelang van de bijkomende infrastructuur die nodig wordt geacht om de luchthaven volledig operationeel te maken voor de gewenste trafiek alsmede van de toepasselijke leefmilieucriteria.

Waar wij momenteel over beschikken is een samenvatting van een studie van de Société wallonne des Aéroports, dus van Sowaer. Ik heb de studie als dusdanig, waarvan dit een samenvatting is, nog niet kunnen zien. Ik wil er wel op wijzen dat ook de studie van BIAC van een zevental sites, waarnaar u verwijst, zeer voorlopige onderzoeken betreft die toen op een heel korte periode zijn uitgevoerd. Op dit ogenblik heb ik in ieder geval niet de mogelijkheid om de gegevens waarmee BIAC rekening hield ook te kunnen vergelijken met de gegevens waarmee de Société wallonne des Aéroports rekening houdt, meer concreet met de bijkomende aanleg van pistes of zware infrastructuurwerken. Op het moment dat ik dat kan vergelijken, kan ik u ook antwoorden, maar ik heb die gegevens nog niet.

Ik ben het met u eens dat de verschillen aanzienlijk zijn. Op het eerste gezicht lijkt het niet om een rekenfout te gaan.

Ten tweede, de Europese Unie kent op dit vlak geen subsidies toe. Ze geeft alleen de toelating voor overheidssteun. Daar bent u het natuurlijk mee eens. Subsidies worden namelijk toegekend door de autoriteit van de betrokken lidstaat. De subsidie die werd toegekend voor de vestiging van DHL in Leipzig komt van de Duitse autoriteiten en werd door Europa toegelaten, rekening houdend met het feit dat de luchthaven in een Europese regio met doelstelling 1 ligt.

Indien een dergelijke subsidie voor de luchthaven van Chièvres zou overwogen worden door de Belgische overheid – door een van de Belgische overheden – zal de toelating van de Europese Commissie vanzelfsprekend eveneens vereist zijn. Volgens Sowaer en het kabinet van minister Kubla werd dit element niet opgenomen in de betrokken studie. Chièvres ligt net als Leipzig in een Europese regio met doelstelling 1. Het werd echter niet opgenomen in de studie van collega Kubla.

**06.05 Simonne Creyf (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het gaat hier toch wel over een ernstige aangelegenheid. We spreken hier over de toekomst van regio's, de sociale toekomst, de economische toekomst. Ik kan alleen maar betreuren dat hier op een of andere manier aan desinformatie wordt gedaan. Een studie die nog niet volledig beschikbaar is, wordt toch reeds voorgesteld aan de pers. Ik vind dat men hier aan desinformatie doet. Het is een ernstige aangelegenheid met veel consequenties voor de diverse regio's.

Blijkbaar gaat u met mij akkoord, want u betreurt ook dat dit gebeurd is, denk ik. Ik heb begrepen dat u ook vragen hebt bij deze cijfers. Zou het kunnen dat iedereen de cijfers een beetje aanpast – ik zal

ment officiellement et les chiffres cités ne peuvent donc être confirmés pour l'instant. Nous ne disposons que de la synthèse d'une étude réalisée par la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER) au sujet des coûts d'investissement et des répercussions économiques pour les régions concernées. De telles estimations peuvent varier sensiblement en fonction des travaux d'infrastructure supplémentaires qui sont jugés nécessaires.

L'Union européenne n'octroie elle-même aucun subside en ce qui concerne Leipzig, son rôle se bornant à autoriser ou non les aides publiques. La subvention destinée à l'implantation de DHL à Leipzig émane des autorités allemandes. Si nous souhaitons que l'aéroport de Chièvres bénéficie d'une mesure analogue, nous devons également disposer de l'autorisation de la Commission européenne. D'après la Société wallonne des aéroports (SOWAER) et le cabinet de M. Kubla, l'étude n'a pas tenu compte de cet élément. Chièvres se situe effectivement aussi dans une zone Objectif 1.

**06.05 Simonne Creyf (CD&V):** On a donc présenté à la presse une étude incomplète. Je pense qu'on appelle cela de la désinformation. Je devine que le ministre s'interroge aussi à ce sujet, ainsi qu'à propos des chiffres qui ont été avancés. Se pourrait-il que les conclusions de la BIAC aient été influencées par le souhait de conserver DHL à Zaventem et que les données chiffrées avancées par SOWAER

niet zeggen manipuleert – naargelang de eigen doelstelling? Wat BIAAC betreft is die doelstelling het behoud van DHL in Zaventem; wat Wallonië betreft zijn het de inspanningen om DHL naar Wallonië te brengen.

Wat is dan de juiste informatie? Waarover kan het Parlement uiteindelijk beschikken? Door wie kan het uiteindelijk over juiste informatie beschikken?

Ten tweede, zal Chièvres, dat ook valt onder de Europese regio nummer 1, dezelfde kansen krijgen als Leipzig?

aient été maquillées parce que cette société tient beaucoup à attirer DHL en Wallonie? Comment, dans ces conditions, pouvons-nous obtenir des informations fiables?

Si Chièvres se trouve aussi dans une zone "Objectif 1", cet aéroport pourrait-il bénéficier des mêmes perspectives de développement que Leipzig?

**06.06** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, het is nogal duidelijk dat ik heel wat vragen heb, maar men mag mij niet in de mond leggen dat ik ervan uitga dat terzake aan desinformatie wordt gedaan. Daarover kan ik niet op dit ogenblik werkelijk niet oordelen en ik wil dat helemaal niet gezegd hebben.

Mevrouw Creyf, we zijn het er allebei grondig over eens dat in dit dossier heel wat ernst en heel wat juiste informatie noodzakelijk is, van alle kanten. Als ik één zaak absoluut wil verkrijgen dan is het zekerheid. Daarover hebben we het hier vorige week ook al gehad. Collega Vervotte heeft daarover ook pertinente vragen gesteld. Ik wil zeker geen kansen op duurzame en correcte tewerkstelling in de weg staan. Integendeel, ik wil alles doen om die duurzame en correcte tewerkstelling in dit land mee te ondersteunen, weliswaar binnen bepaalde grenzen. Dat weet u. Dat blijf ik zeggen. Dit is een meer dan gevoelige problematiek en ik zal absoluut alles doen om correcte informatie te verkrijgen in dit dossier. Ik wil er in eerste instantie alles aan doen opdat de tewerkstelling gewaarborgd blijft voor degenen die er op dit moment zijn tewerkgesteld, want ik heb soms veel angst voor de toekomst.

De vraag of Chièvres dezelfde middelen zal krijgen als DHL in Leipzig, kan ik absoluut niet beantwoorden. Als het gaat om het soort van investeringen zoals die in Leipzig door de Duitse overheid zijn gepland, behoort het voor honderd procent tot de verantwoordelijkheid van het Waalse Gewest.

Over die economische investeringen moet het Waals Gewest beslissen. Daarover kan ik mij als federalist helemaal niet uitspreken. De bezorgdheid die u uit, is eigenlijk veeleer gericht tot mijn Waalse collega, denk ik.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.01 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 15.01 heures.*

**06.06** **Bert Anciaux**, ministre: Je me pose en effet un certain nombre de questions mais je n'ai nullement parlé de désinformation. Je ne puis me prononcer actuellement à cet égard. Je suis conscient de la gravité de l'ensemble de cette affaire et je mettrai donc tout en œuvre pour obtenir les informations correctes. Je ne souhaite certainement pas entraver les chances de créer de nouveaux emplois mais je désire encore plus sauvegarder les emplois existants.

En ma qualité de ministre fédéral, je ne puis répondre à la question de savoir si Chièvres bénéficie des mêmes possibilités que Leipzig. Ce type d'aide relève de la Région wallonne et de l'UE.